

BRIAN A. SMITH, D.C.

An English translation of

**Aperçu historique
sur la
piraterie Salétine**

Written by

Louis Brunot

and published in

Bulletin de l'enseignement Public du Maroc
[(Emile Larose, Paris, February 1923) 46:159 – 169.]

English translation of “Louis Brunot, ‘Aperçu historique sur la piraterie salétine, (Première partie)’ *Bulletin de l’enseignement Public du Maroc* (Paris, February 1923).”

by BRIAN A. SMITH, D.C.

Self-published by author

© 2020 Brian A. Smith, D.C. (English translation only)

All rights reserved. No portion of the English translation section of this work may be reproduced in any form without permission from the publisher, except as permitted by U.S. copyright law or granted by the author through the International Archives.

This translation is of the first installment of a two-part article that appeared in successive months in 1923. The original installment in French is included after the translation. As a convenience, and for completion, the second installment of the original French article that was published in March (47:244 – 253) has been included as well.

All [notes] are additions to enhance the reader’s understanding only.

All footnotes are Dr. Smith’s. They are added to let the reader know what changes in understanding have occurred in the body of accepted literature since 1923. These changes have been realized through the efforts of many excellent scholars and will undoubtedly continue to change as more primary sources are found and corrections made to the understanding of earlier sources.



APERÇU HISTORIQUE ————— SUR LA PIRATERIE SALETINE:

HISTORICAL OVERVIEW OF THE PIRATES OF SALÉ

The reputation of the Salétine corsairs was considerable: the numerous and ineffective naval demonstrations, accompanied by bombardments, which the European nations made before Rabat-Salé, endlessly violating and endlessly renewing peace treaties they had with the pirates, the shameful tributes that the powers of Europe had to pay to the pirates of Salé, the repeated missions carried out by the Fathers of Mercy and the Remdemptorists for the redemption of slaves, everything shows that the corsairs of Salé occupy an important place in history. However, when one frequents the port of Rabat-Salé and knows its peaceful sailors, one is astonished to note that the overly famous corsairs have left no trace and that they have disappeared as if by magic. We then wonder if the Salétine piracy was really indigenous, if the people were actively collaborating in it, or if the mouth of the Bou-Regreg only sheltered a foreign company engaged in corsair activities on their own account. A glance at the history of Rabat-Salé quickly convinces that the maritime activity of the port and especially the *course**, was only a passing accident caused by foreigners.

[*course: I have opted to use the French *course* when referring to a corsair expedition]

Let us first study the framework in which the Salétine piracy, the mouth of the Bou-Regreg, evolved. It is superfluous to demonstrate that the natural port of Rabat-Salé is quite simply execrable. A bar has existed there from all time. Travelers who have recounted their peregrinations through Morocco all said that Salé would have been a

good port if access had been easy. The ocean seems meaner here than elsewhere, the coast is more ungrateful, it is even hostile. It is assumed that such geographical conditions never had anything very persuasive to transform the natives into sailors. Naturally, man is not a sailor: he only risks himself on the waves when he can no longer do otherwise. The Greeks were in a country with poor soil; they had to look outside for what they lacked at home. Moreover, they only went by sea when the land route was impracticable: a journey from a given point to another very distant point included a series of stages traversed alternately by sea and by land; the goods were often transported on the back of an animal from a disembarkation port sometimes to a re-embarkation port not far away. The Romans became sailors to fight Carthage: to go to sea was, to them at the time of the Punic wars, the only way to defeat a formidable rival and save their independence. The Bretons were never able to draw sufficient resources from their granite-based soil and they were forced to navigate. The English themselves did not become the first navigators until the day Cromwell *threw them into the sea*, putting to them the alternatives of sailing or of living miserably. Until then they had sailed so little that Jurien de la Gravière called them *the eleventh-hour workers*. The Maghrebians found in their plains and hills sufficient resources for their limited needs, and they did not feel the need to venture out onto a sea. This simple glimpse into the conditions needed for the development of a maritime civilization leads us to foresee that the corsairs of Salé could hardly be natives; to navigate the coasts of Morocco and particularly Rabat-Salé, one must have done his nautical training elsewhere. It will be stated that the Arabs could well have taught navigation to the native Berbers. It is true that the Arabs were famous sailors, especially in the Middle Ages. But these Arabs, moreover few in number, who traveled the Persian Gulf, the Indian Ocean and the Red Sea, did not emigrate to the Maghreb. The Arabs of the two invasions that struck North Africa were nomads from the interior of Arabia, people who had never set foot on a ship and feared water like cats. Ibn Khaldoun underlines the terror which the sea inspired in the Arabs of the first century of the Hegira: *When the Moslem armies*, he says, *had seized Egypt, the caliph Umar ibn El-khattab wrote to his general Amr ibn al-As to find out what the sea was.* Amr [*d. 664 CE*] replied in writing in these terms: *It is an immense being that carries on his back very weak beings, worms piled up on pieces of wood.* Struck by this description, Umar [*r. 634 – 644 CE*] forbade Muslims from venturing onto the sea. This prohibition lasted until the reign of Mu'awiyah [*ibn Abi Sufyan, r. 661 – 680 CE*]. This caliph authorized Muslims to wage holy war at sea. In summary, these considerations make us think that the natives would not be sailors or corsairs.¹

A second objection arises. How is it that Salé, a detestable seaport, was a nest of privateers and pirates? It is with a paradox that we must respond. It is precisely because Salé is a bad port that it attracted privateers. The corsair or the pirate, it is quite the same in our case, in no way seeks an accessible port where the enemy will easily come and cannonade or fire on him; on the contrary, he is looking for the difficult access port of which he alone knows the way through by a dangerous passage, the one which puts a serious obstacle between him and the European frigate which must chase him. Thus Tripoli, nest of pirates in its time, was and still is a bad port covered with sand; in

¹ According to Braudel in “Les Espagnols et l’Afrique du Nord” (*Revue Africaine*, 1928, 69: 207) the Muslims of North Africa had been pirates in the Western Mediterranean for several centuries before the 15th century.

Barbary Tunis, another pirate nest, the galleys were forced to enter one-by-one through a narrow channel before arriving at the port; the port of Algiers was poorly sheltered by an islet and a tiny jetty that the slaves were constantly repairing. And Salé sheltered its privateers behind the terrible sand bar that we know.

This quick sketch of the geography explains that while Salé could be a good port for pirates, these pirates must have been foreigners.

How did piracy settle in Salé? To answer this question, it is necessary to retrace the main lines of the history of the cities of Bou-Regreg and gradually follow the development of the *course* by passing quickly over the quiet periods and focusing on the dramatic periods. We will then see in real time the techniques of the pirates of Salé, the revenues of their industry, the coexistence of trade and racing, foreign policies, etc.

The first city that was founded on the banks of the Bou-Regreg was Chella, not the Chella whose ruins we admire, a Muslim Chella which turned its back on the river, but a maritime Chella which stretched to the very shore. This city was perhaps Carthaginian; we do not know, it was surely Roman, because we explored the necropolis which extended to the new maritime city. Chella was then the most advanced post in the south of Mauretania Tingitane. Then Chella became Berber and even became a capital for one of those Berber kingdoms with a fortune as uncertain as it was short-lived. Towards the end of the 11th century, the city was probably destroyed by the Almoravids and was abandoned. It was a royal burial for the Almohads then for the Mérinides who imitated the preceding dynasty, the Almohads.

Salé therefore developed in the 11th century. It traded with the ports of the western Mediterranean. But it was the Europeans who came as far as Salé and not Salé who armed ships to trade with Christendom. Around the middle of the 12th century, Salé became a royal residence for Abd el Moumen the Almohad after he had demolished Fez.

However, already at that time, there was on the other side of the river, on what is called the tip of the Oudayas, a *ribat* which was called the *ribat of Salé*. What is a *ribat* or a *rbat*? There are debates everywhere: Safi has a *rbat*, Taza has a *rbat*, in all the countries of Islam there are many. The meaning of this word has varied a lot from time to time and from country to country. The first *ribats* were citadels or simply border posts intended to protect the countries of Islam against possible incursions by disbelievers. They were occupied by elite warriors, always on alert and always on a war footing; they thus deserved all the advantages of the future life which the religion of Mahomet promises to those who wage holy war. So, we saw devotees make long stays in the *ribats* to pray and give themselves the merits of the holy war. Thus, the positions they occupied were a sort of *Templars of Islam* being soldier-monks. Later they came to do solely spiritual retreats in the *ribats*, especially during Ramadan. The people of these *ribats* were *mrâbtet* (in French *marabouts*). Thus, the famous dynasty of the Almoravids (the *el-mourabitin*) originated in a *ribat* in Sudan [[sub-Saharan Africa](#)] from where they had spread over North Africa. In Morocco, the *ribats*, and particularly that of Salé, were places where the warriors gathered before the army left as a body for the theaters of war. In Rabat, the sovereigns gathered their soldiers, more or less volunteers, on the site occupied by the native city and the European city [?] and even beyond, and sent them to Ceuta which was the port of embarkation of the troops intended to fight the infidel in Spain. They also did

spiritual retreats and spent Ramadan there when they wanted to do an act of piety. But they did not arm in any way for the *course* in this distant past of the 11th and 12th centuries. What could this *ribat* be, perched on the point of Oudayas and dominated by crowded tents, men and horses? We do not understand it completely. Besides, each sovereign added embellishments there and enlarged the place. What period does it date from? We do not know exactly. Still, it occupies an important place in the oldest Almohad legends.

In the second half of the 12th century, the Almohad sultan Abu Yousef Yacoub el Mansour, mainly out of religious fervor but also from dynastic pride, wanted to out-do all his predecessors where the *ribat* was concerned; he decided to build a city which was to be a manifestation of his power and of his faith. He built a grandiose mosque whose imposing minaret, the Hassan tower, alone, remains today. He also completed the considerable water works to supply the place that his predecessors had begun. The *ribat* became, in the mind of its founder, a huge city next to a citadel remarkably well located on the tip of the Oudayas. *Rabat* was to be his fortified city on the Atlantic coast, a military city where he installed his troops to keep them separate from him and perhaps, as it had been done elsewhere, to safeguard the inhabitants of the country and of Salé against their violence and their atrocities. The Sultan, like his predecessors, took no interest in the port; Rabat was for him a military city and not a maritime city.

Yacoub el Mansour soon regretted building the city of Rabat which had taken much effort and most of his treasure without ever being able to settle people there. Two centuries later, Leon the African reported that Rabat was in full decline. In short, the founding of Rabat was a complete failure. Salé remained the commercial and rich city; Rabat was only a citadel of Salé on the other side of the river.

In the 13th century, a significant event occurred. In 1260 (France was under the reign of Saint Louis), Salé was taken by the Spaniards. The Marinids completed the conquest of Morocco over the last Almohads, and Salé, with its *ribat*, passed from hand to hand. One of the rival factions dealt with Europeans for arms supplies. The Spanish vessels which brought these weapons dropped anchor in the river. Shortly after the *Eid al-fitr*, the feast marking the end of Ramadan, had started [after sundown, 8 September 1260 CE], the Salétine men spread out over the countryside in pleasure parties, leaving the women and the children in town. The Spanish sailors took advantage of this and entered the city, kidnapped the women, looted the souks and the houses, and repelled a siege by the Marinid sultan Abu Yousef that lasted 14 days before they left. It was a swift and improvised attack, not a premeditated one. Abu Yousef rebuilt the ramparts that his predecessors had let fall to ruins, and built the maritime arsenal of Salé. Undoubtedly it was he who built the beautiful gate which is at the east end of the *Mellah*. When you arrive at Salé by the bridge road, you see a large, very high door right in front of you. It is quite remarkable for its size and its architecture: the lower end of the arch reaches almost to the ground, which suggests that a good part of the door has been filled; certainly the threshold of the door formerly was a few meters lower than now; this door is simple, not bent like a bayonet as found in normal city gates. Additionally the water can get that far at high tide since there is a large salt works further up towards the Kenitra road. If we consider that the place which is at the end of the *mellah* is still called *el mrisa* meaning *the small port*; that the gate is named *bab el mrisa*, *the gate of the small port*; that the

mellah was not transferred to its present place until relatively recent times; and that sometimes we can still see the design of a channel that linked the river to the *bab el mri'sa*, we conclude, along with respectable Moroccan authors, that a port was inside the ramparts of Salé sheltering the pinques, fustes, galiottes and other light ships which counted as the navy of that time.

Salé, endowed with an arsenal, began to equip ships for the *course* at the end of the 12th century. We must agree on the word *course*. At that time, the Muslim princes did not have a separate navy from the commercial navy. They had only one navy responsible for protecting the transport of troops from one side of the strait to the other, harassing the Spanish navy, and carrying out raids and excursions. This was a form of *jihad* or holy war. At that time, all Moroccan ports equipped ships: Tetouan, Ceuta, Hadis, Tangier, Arzila, Larache, Aupa (Casablanca) and Salé. Salé furnished little. It is very remarkable that the Muslims of North Africa never had a merchant navy.² In the 14th, 15th, and 16th centuries, Salé continued to equip for the *course* and a few *fustes* would foray out mostly in summer, but its corsairs were not to be feared. The trade was prosperous according to Marmol. It should be noted that from this time piracy followed the same development as maritime trade. The Salétin attracted customers and one fine day looted the same during a voyage. In summary, the Rabat-Salé agglomeration, from the 11th to 16th centuries inclusive, had a rather dull existence, without significant historical events. For the emirs, it was generally just a mundane city, not especially a port. In the eyes of Europeans it was a little too far away to attract their ships. In any case, the natives abstained almost radically from all maritime activity; the maritime trade which enriched Salé and made its relative splendor, was the act of the Christians and was brought about by their initiative.

Here is the whole history of Salé drawn in broad outline until the 17th century and one does not yet see the appearance of the famous corsairs which so much has been said of them. They are not waiting long for the corsairs of Salé. Those of Algiers preceded them by a good century. Ours, however, for being late, were nonetheless very formidable and their industry developed with a rapidity which astonishes when one does not see all the circumstances which favored the establishment of the pirates in Salé.

The beginning of the 17th century is one of the most important in the history of Morocco. Until then, this country had only been a province of a vast empire which, according to the times, extended more or less far into Spain, Algeria, even Tunisia and Sudan. From the 17th century, Morocco is brought back to its borders, and it lives an idiosyncratic life. The Spaniards drove back the Moors and drove them out of all Spain; the Turks extended their power to Tlemcen. This is a very important fact because it promotes, not to say that it creates, Moroccan nationalism. Another fact: Morocco thus constituted must fight against Portugal and Spain who pursue the conquest of the land from Islam. The invasion of Morocco by the Christian determines a resurgence of the national spirit which is

² The naval fleet was maintained by the Almohad, Almoravid, and Marinid dynasties with sultan Aboul Hassan Ali (1331-1349) being the last known to have a naval fleet before the 16th century. The navy was revived under the Saadians in the second half of the 16th century. [See Brian A. Smith, D.C., "English translation of Andrzej Dziubinski, 'L'armée et la flotte de guerre marocaines à l'époque des sultans de la dynastie Saadienne,' *Hespérés Tamuda* (Éditions Techniques Nord-Africaines, Rabat; 1972) 13: 61 – 94." (Orlando; 2020) pp. 22 – 23. URL: <https://archive.org/details/dziubinski-saadian-navy-1972-smith-2020>]

expressed by the maraboutic movement. Indeed, the Berber dynasties which, until then, held Morocco were compromised by the treaties which they signed with foreigners. The marabouts take advantage of this to excite the people against them and to seize power. They succeed by appealing to the natural mysticism of the native brought on by the intrusion of the Spaniard. This is how the national spirit is transformed, allied with the religious spirit, and we can see that, already at that time, the idea of fatherland and that of religion are identical among the Muslim natives. There appear, dynasties that are not national, but Chorfa who draw their power from the sacredness of their origin: the Saadians, then the Alaouites. Another consequence of the Spanish intrusion is that Morocco enters into relations with the enemies of Spain and begins diplomatic negotiations with certain countries of Europe. In short, the beginning of the 17th century was a period of upheaval from all points of view: political, religious, diplomatic.³

This period, as it concerns us, was even more important for Rabat and Salé than for the rest of Morocco. On the one hand, driven out of Spain, the Moors settled in Rabat, and avenged themselves by raiding; on the other hand, pirates fled from all the ports of northern Morocco as the Spaniards seized the towns on the coast; they took refuge in Salé. These are two facts that must be studied closely and which include the developments that explain the birth of piracy in Salé.

On 18 January 1610, King Philip III of Spain signed an expulsion edict aimed at all Muslims who remained in Spain, even those who had become Catholics and even those Catholics who had been forcibly converted to Islam who had returned to their first religion; in a word, all those who had been Muslims at any time in their existence. The Moriscos, as they were called, ruined and expelled, carried away with them, their hatred for all Christians but especially for the Spaniards. They settled in particular in Tetouan, Fez and Rabat. Those of Tetouan and Fez were quickly absorbed by the Muslim population, but those of Salé, numerous and gathered in the *ribat* of Yacoub el Mansour which they repopulated, formed an important homogeneous group which retained all its originality for a long time. Already, since 1502, date of the first decree of expulsion of the Moors, these, in spite of the defense which had been made to them, had been directed towards Morocco and in particular to Salé and Rabat. They remained in touch with their friends and relatives in Spain, which explains why in 1610, a contingent of four thousand souls settled in Rabat. It is indeed Rabat that must be said, because Salé was a relatively flourishing city and consequently full of inhabitants: depopulated Rabat, or rather which had never been populated, was quite ready to receive these emigrants. So we could say that the real founder of Rabat was Philippe III rather than Yacoub el Mansour. The emigres were made up of two categories of individuals. Some, mainly from Hornachos, the Hornacheros, had left Spain before the edict of 1610 and they had taken with them their gold and their wealth. The others, the Moriscos, had arrived devoid of any resources. The first settled in the Kasbah, dominating and controlling the others who had lodged in the city. Rivalries soon broke out between the people of the Kasbah, those of the city and those of Salé. It's very human. There is no need to go into the details of these

³ Morocco could be considered a province of the Almohad Empire which fell at the end of the 12th century. Under the subsequent Merinid and Wattasid dynasties, land was lost continuously from the 13th century. This was reversed by the Saadi dynasty in the 15th century with the Moroccan Empire reaching its greatest extent before the 16th century; it never was and never has been larger in size.

long, pointless struggles. It should especially be noted that a foreign population settled in Rabat at the beginning of the 17th century. Because it was indeed a foreign colony, although Muslim, this crowd of Moriscos and Hornacheros who were named Blanco, Rodriguez, Caraseo, etc ...; their language is Spanish at least as much as Arabic; their religion, after repeated abjurations, is uncertain; their *cadis* judge according to the Andalusian procedure; finally, politically, they freed themselves from all authority and set up a republic. They refuse to pay the sultan any tax, any tribute; they even close the gates of the city to him. They constitute a divan which sits in the Kasbah and administers the city. We are here in the presence of a plutocratic republic similar to that of Venice. In doing so, moreover, they only obeyed a great historical law which requires that the rich or powerful maritime cities put themselves in a state of independence: that one relates to the history of Venice, to that Hanseatic towns and even, with us, to that of our great maritime cities whose inclinations for independence were only tamed by absolute and strong royalty.⁴

It was the people of Rabat who organized piracy in the 17th century. We wonder why we called these pirates: *The corsairs of Salé*. Why corsairs? Pirates or corsairs are quite the same at this time, especially among the Salétines. The distinction between pirate and privateer is difficult to distinguish. In 1792, a member of the Legislative Assembly could say: *One soon becomes a brigand when one is a licensed thief*. In any case, Muslims never accepted this distinction, the Christian being always an enemy of his religion. Why *Salétines*? Because Rabat was called Salé-le-Neuf before the arrival of the Moriscos; we had *Sla lbali*, Salé-Ie-Vieux and *Salé jdid*, Salé-le-Neuf; as we have *Fes bali* and *Fes djedid*. The corsairs of Salé were therefore from Salé-le-Neuf. If we want at all costs to find the descendants of the corsairs among the native population, it is in Rabat, not in Salé, that they must be sought. We will probably not find anything: what follows will tell why.⁵

The people of Rabat organized the *course*. One wonders how this idea came to them when, during their stay in Spain, they had certainly not exercised the profession of

⁴ The group that ended up in the Kasbah des Odayas was from Extremadura and was not expelled until 1611. Without a reference for the year 1502 expulsion order, it is difficult to know what the author is referring to. The 4,000 number is an exaggeration; a later and more accurate counting gives that number at about 2,500 and places their time of arrival in the Kasbah in 1613. They arrived in Salé late 1611 and were expelled in 1612. They tried to set up their community in the confines of the already-established area in southeast Rabat that was already inhabited by Andalusians but they failed again. They were allowed to move into the ruins of the Kasbah in 1613 as it was separated from Rabat by a large empty expanse. This is where the 2,500 became a self-governing entity. Early records and papers dispute the assertion that they brought much of their wealth with them, saying they arrived penniless and demanded free homes and financial assistance, not exactly the best way to curry favor with the residents. They were the weakest of the three independent Republics on the Bou-Regreg and the minor partner in the combined Republic of the Bou-Regreg. In the late 1628 they were forced into exile, *en masse*, to Tunis after they led a mass slaughter of the Andalusians earlier in the year. They were allowed to return in 1630 when they rebelled again, opening negotiations with Spain to surrender the Kasbah to the enemy government; their disturbances were the direct cause of the failure of the Republic.

⁵ This is wholly incorrect. The corsairs were organized by Dutch renegades in Salé in the 1580s and 1590s. Rabat was called Rabat since the 12th century; it only appears as New Salé in European records. While there may be descendants of corsairs in Rabat today, there definitely are at least five very prominent Sale families that are true descendants of corsairs living there.

privateer, nor even that of honest commercial sailor. It is necessary to see what the circumstances were that gave birth to the *course* in Rabat. A first reason, sentimental, therefore very strong, because it is the feelings always and never the reason which motivate the actions of the people. The Moriscos, driven out of Spain, harbored a violent hatred for the Christians of the Peninsula, in particular, and for others in general. They had to take every opportunity to harm them. As they could not fight on equal terms on land with the Spaniards, they devoted themselves to the *course* which allowed them to harm the Spaniards and enrich themselves with booty, at the same time. But we do not organize the *course* in a port by a simple decision. It is more accurate to say that the Moriscos intensified the *course*, developed it, brought it into a period of resurgence. With the *course* already organized in Salé, it does not mean Salé was a corsair port. Father Dan, who has left us with valuable information on the Maghreb of his time, says:

Although a long time ago this city had a few small racing vessels when it was entirely under the empire of the King of Morocco, it was nevertheless so little that he hardly even spoke of it. This quote characterizes the situation well: Salé was not a pirate port but the *course* was already organized there. First conclusion: the Moriscos had the desire to harm Spain and they found in Rabat the means to satisfy their desire for revenge. Other circumstances favored the extension of the *course*.⁶

For a long time, says Mr. Cour, in his History of the Establishment of the Sherif Dynasties in Morocco, the course was practiced on the coasts of North Africa; it was one of the forms of jihad; on the Moroccan side, the corsairs of Tetouan competed in daring with those of Bougie and Tunis. The organization of the course was not possible in the Muslim ports of Spain because of the treaties that bound the emirs of Granada with the kings of Castile. But Tetouan offered the corsairs the advantages of position and the necessary guarantees on the side of the public authorities. In 1399, Tetouan was taken by the Christians and sacked. After Tetouan, it was Ceuta which fell into the hands of the Portuguese in 1415. In 1434 Tangier was also attacked by the Portuguese, unnecessarily, it is true, but this attack was a very serious threat to the course. In 1458, the Portuguese captured El Ksar esseghir. On 16 August 1614, the Spaniards seized Mehediya, which was then called Mamoura, and which was a nest of pirates. Thus, little by little, the hatred against the Christians increased with each incursion of the latter, while the course became impossible in the Mediterranean ports of Morocco: driven back to the north, it was organized in Salé (le Neuf, that is to say Rabat) and, after 1610, the arrival of a strong Andalusian contingent brought it to its maximum intensity.

(To be continued)

L. Brunot

⁶ As he states at the end of this paragraph, albeit incorrectly, Salé was where the corsairs started, not Rabat. Rabat was always secondary to the organization and domination of the Dutch corsairs of Salé. The head of the divan of Salé was Dutch and he assumed the presidency of the Republic of the Bou-Regreg when that was created and it was he who the sultan appointed as his governor. The Dutch were the predominant force having the knowledge required to build and sail the required vessels and having the Dutch ‘head’ for business which propelled that nation to world leader status. The Spanish ship builders and captains were the Christians living in Spain; they never left. It is also quite ludicrous to assert the exiles somehow became competent in sailing and ship building because they *violently hated* the Christians – those very same Christians they tried to treasonously turn over the Kasbah to so they could return to Spain as good Roman Catholics. A for citing *Father Dan*, he has been proven to be an extremely unreliable source as much of what he wrote has been proven incorrect. Besides he was *Pierre Dan*, not *Pere Dan*.

COMMENTARY

BY

BRIAN A. SMITH, D.C.

Initially this translation was just to be a straight-forward translation but it soon became apparent that this article provided an excellent example of a work easily be mistaken for a scholarly work. Works such as this are regularly used, without qualification, as a reference by other writers. It was written published in a magazine that, at first glance to those unfamiliar with research journals, appears to be some little-known scholarly journal. When cited by authors in professional journals, the reader does not have a reason to question the inclusion unless the author has adhered to established protocols on research which requires the citation to note that the work is a subjective piece written without any evidence provided for the claims made therein.

The first inkling I had that was not necessarily a professionally written piece was the total absence of citations, footnotes, endnotes, and bibliography. Nonetheless, this article and others like it, do occasionally find their way into scholarly works when it has been used or consulted by later writers. This situation becomes problematic when it is cited without qualification. The author, Mr. Brunot, was a prolific writer and some of his works were published in reputable journals. Secondly, the choice of font-type and the image reproduced on the title page of the article is atypical for scholarly periodicals of the time (both are reproduced on the first page of the translation). Lastly, the *Bulletin de l'enseignement Public du Maroc* has no review board, or, at the least, none is named in the work. This is not a research journal nor is it a scholarly work; to be considered as such means strict adherence to the tenets of acceptable practices that were first developed in the 18th century.

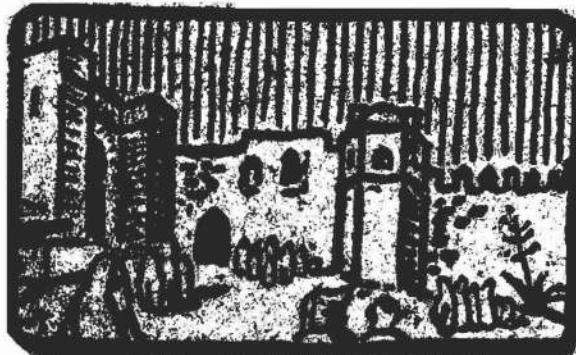
These facts do not mean it has no value at all; to wit, for you the reader, its value is in showcasing the difference between historic scholarship and a work of historical fiction. It is an enjoyable read, but it can not be cited in a scholarly work when it is the sole source for whatever information is being relayed without qualification. To do so is a reflection on the poor quality of the author doing the citing and it reflects poorly on the reputation of any journal that purports to be scholarly or professional (however it is beyond the scope of most reviewers to verify every reference and some assumptions must be made when being on a review panel and one assumption made is that the references cited have been thoroughly analyzed by the author and any that require qualifications have such a statement attached).

The author's premise that the Muslims were not experienced sailors fails immediately with even the most cursory of investigations. For centuries, Islamic pirates, both Arab and Amazigh, have sailed the Mediterranean beginning in the 7th century. A quick look at Southern Italy in the 9th century reveals the following raids from the African continent: Brindisi in 838; Rome in 846; and after 75 years of raids, Sicily fell in 902. Bari suffered a raid in 840 which was followed with the creation of the Islamic Emirate of Bari in 847 that lasted until 871. The author's contention that Arabs, Amazighs, and Muslims in general did not sail the seas and could not be the corsairs of the Barbary coast fails immediately.

BULLETIN DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC DU MAROC

2^e ANNEE

FEVRIER 1923



N° 46



EDITEUR: E. LAROSE, BOITE 11, RUE VICTOR-COUSIN, PARIS

FÉVRIER 1923

N° 46

10^e ANNÉE

GOUVERNEMENT CHÉRIFIEN

Protectorat de la République Française au Maroc

BULLETIN

DE

L'ENSEIGNEMENT PUBLIC

SOMMAIRE

Partie Générale : *Le Rêve* (M. DUVAL). — *Aperçu historique sur la piraterie salétine* (L. BRUNOT). — *Les livres de sagesse* (G. HARDY). — *Le Dessin dans l'enseignement professionnel* (G. ROUSSEAU). — *Revue des revues.*

Chronique de l'Enseignement : *Fêtes scolaires.* — *Actes administratifs.*

Examens : *Résultats des examens.*

Personnel : *Distinctions honorifiques.*





APERÇU HISTORIQUE = = = = = SUR LA PIRATERIE SALETINE :

La réputation des corsaires Salétins a été considérable : les nombreuses et inefficaces démonstrations navales, accompagnées de bombardements, que les nations européennes durent faire devant Rabat-Salé, des traités de paix sans cesse violés et sans cesse renouvelés, conclus avec les pirates, les houteux tributs que les puissances d'Europe durent payer aux forbans de Salé, les missions réitérées que firent les pères de la Merci et les Rédemptoristes pour le rachat des esclaves, tout démontre que les corsaires de Salé occupèrent dans l'histoire une place importante. Cependant, lorsqu'on connaît le port de Rabat-Salé et qu'on fréquente ses paisibles marins, on s'étonne de constater que les trop fameux corsaires n'ont laissé aucune trace et qu'ils ont disparu comme par enchantement. On se demande alors si la piraterie Salétine était bien indigène, si le peuple y collaborait activement, ou bien si l'embouchure du Bou-Regreg n'abritait qu'une société étrangère s'adonnant à la course pour son propre compte. Un coup d'œil rapide sur l'histoire de Rabat-Salé convainct rapidement que l'activité maritime de ce port et tout particulièrement la course, n'a été qu'un accident passager provoqué par des étrangers.

Etudions d'abord le cadre dans lequel a évolué la piraterie Salétine, l'embouchure du Bou-Regreg. Il est superflu de démontrer que le port naturel de Rabat-Salé est tout simple-

ment exécrable. Une barre y a existé de tout temps. Les voyageurs qui ont relaté leurs pérégrinations à travers le Maroc ont tous déclaré que Salé aurait été un bon port si l'accès en avait été facile. L'Océan semble plus méchant ici qu'ailleurs, la côte est plus ingrate, elle est même hostile. On suppose que des conditions géographiques parcellaires n'ont jamais rien eu de très persuasif pour transformer les indigènes en marins. Naturellement, l'homme n'est pas marin : il ne se risque sur les flots que lorsqu'il ne peut plus faire autrement. Les Grecs étaient dans un pays au sol pauvre ; il leur fallait chercher au dehors ce qui leur manquait chez eux. D'ailleurs, ils n'allait pas par mer que lorsque la voie de terre était impraticable : un trajet d'un point donné à un autre très éloigné comportait une série d'étapes parcourues alternativement sur mer et sur terre ; les marchandises étant souvent transportées à dos de bête d'un port de débarquement à un port de réembarquement parfois peu éloigné. Les Romains devinrent marins pour combattre Carthage : se lancer à la mer était à leurs yeux, au moment des guerres puniques, le seul moyen d'abattre un rival redoutable et de sauver leur indépendance. Les Bretons n'ont jamais pu tirer de leur sol gréseux des ressources suffisantes et ils ont été forcés de naviguer. Les Anglais eux-mêmes ne sont devenus les premiers navigateurs que du jour où Cromwell les « jeta à la mer » en les mettant dans l'alternative de naviguer ou de vivre misérablement. Jusqu'alors ils avaient si peu pris la mer que Jurien de la Gravière a pu les appeler « les ouvriers de la onzième heure ». Les Maghrébins, eux, trouvaient dans leurs plaines et leurs collines des ressources suffisantes pour leurs besoins restreints, et ils n'éprouvèrent aucunement la nécessité de s'aventurer sur une mer acariâtre. Ce simple aperçu sur les conditions du développement de la civilisation maritime nous fait prévoir que les corsaires de Salé ne pouvaient guère être des indigènes ; pour naviguer sur les côtes du Maroc et particulièrement Rabat-Salé, il faut avoir fait son apprentissage nautique ailleurs. On objectera que les Arabes auraient bien pu enseigner la navigation aux berbères autochtones. Il est vrai que des Arabes ont été de fameux marins, notamment au Moyen-Age. Mais ces Arabes, d'ailleurs peu nombreux, qui ont parcouru le Golfe Persique, l'Océan Indien et la Mer Rouge, n'ont pas émigré vers le Maghreb. Les Arabes des deux invasions qui se sont abattus

sur l'Afrique du Nord étaient des nomades de l'intérieur de l'Arabie, des gens qui n'avaient jamais mis le pied sur un navire et qui craignaient l'eau comme des chats. Ibn Khal-doun souligne la terreur que la mer inspira aux Arabes du premier siècle de l'hégire : « Lorsque les armées musulmanes, dit-il, se furent emparées de l'Egypte, le calif Omar ben Elkhattab écrivit à son général Amr Ibn el Aci pour savoir ce que c'était que la mer. Amr lui répondit par écrit en ces termes : « C'est un être immense qui porte sur son dos des êtres bien faibles, des vers entassés sur des morceaux de bois. » Frappé de cette description, Omar défendit aux Musulmans de se hasarder sur cet élément. La prohibition dura jusqu'à l'avènement de Moawiya. Ce calif autorisa les musulmans à faire la guerre sainte sur mer. En résumé, ces considérations nous font penser que les indigènes ne devaient pas être des marins, des corsaires.

Une deuxième objection se présente. Comment se fait-il que Salé, détestable port de mer, ait été un nid de corsaires et de pirates ? C'est par un paradoxe qu'on doit répondre. C'est précisément parce que Salé est un mauvais port qu'il attira les corsaires. Le corsaire ou le pirate, c'est tout un dans notre cas, ne recherche nullement le port accessible où l'ennemi viendra aisément le canonner ou l'incendier ; il recherche au contraire le port d'accès difficile dont il connaît seul la passe dangereuse, celui qui met un obstacle sérieux entre lui et la frégate européenne qui doit le châtier. Ainsi Tripoli, nid de pirates à son époque, fut et est encore un mauvais port ensablé ; la Tunis barbaresque, autre nid de pirates, obligeait les galères à entrer une par une par un étroit chenal avant d'arriver au port ; le port d'Alger était mal abrité par un îlot et une toute petite jetée que les esclaves réparaient sans cesse. Et Salé abritait ses corsaires derrière la terrible barre que l'on connaît.

Cette esquisse rapide de géographie explique que Salé pouvait bien être un port de pirates mais que ces pirates devaient être des étrangers.

Comment la piraterie s'installa-t-elle à Salé ? Il faut pour répondre à cette question retracer les grandes lignes de l'histoire des cités du Bou-Regreg et suivre peu à peu le développement de la course en passant rapidement sur les périodes calmes et en s'étendant sur les périodes dramatiques. On verra ensuite ou en même temps la technique des pirates de

Salé, les revenus de leur industrie, la coexistence du commerce et de la course, la politique extérieure, etc.

La première ville qui se fonda sur les bords du Bou-Regreg fut Chella, non pas Chella dont on admire les ruines, une Chella musulmane qui tourne le dos à l'oued, mais une Chella très maritime qui s'étendait sur la rive même. Cette ville fut peut-être carthaginoise : on n'en sait rien, elle fut sûrement romaine, car on a exploré sa nécropole qui s'étendait jusqu'à la nouvelle résidence. Chella était alors le poste le plus avancé au sud de la Maurétanie Tingitane. Puis Chella devint berbère, devint même une capitale pour un de ces royaumes berbères à la fortune aussi incertaine que rapide. Vers la fin du XI^e siècle, la ville fut probablement détruite par les Almoravides et abandonnée. Elle fut une sépulture royale sous les Almohades puis sous les Mérinides qui ont tant imité la dynastie qui les précéda, c'est-à-dire les Almohades.

Salé se développa donc au XI^e siècle. On y faisait du commerce avec les ports de la Méditerranée occidentale. Mais c'étaient les Européens qui venaient jusqu'à Salé et non Salé qui armait des vaisseaux pour commercer avec la chrétienté. Vers le milieu du XII^e siècle, Salé devint une résidence royale pour Abd el Moumen l'almohade après qu'il eut démantelé Fès.

Or, déjà à cette époque, il existait de l'autre côté de l'oued, sur ce qu'on appelle la pointe des Oudayas, un ribat qui s'appelait le ribat de Salé. Qu'est-ce qu'un ribat ou un rbat ? Il se trouve des rbats un peu partout : Safi a son rbat, Taza avait son rbat, dans tous les pays d'islam on en trouve beaucoup. Le sens de ce mot a beaucoup varié selon les époques et selon les pays. Les ribats firent d'abord des citadelles ou simplement des postes frontières destinés à protéger les pays d'islam contre les incursions possibles des mécréants. Ils étaient occupés par des guerriers d'élite toujours alertés et qui se trouvaient de ce fait sur le pied de guerre ; ils méritaient ainsi tous les avantages de la vie future que la religion de Mahomet promet à ceux qui font la guerre sainte. Alors, on vit des dévots faire de longs séjours dans les ribats pour y prier et se donner les mérites de la guerre sainte. Ainsi, on eut des postes occupés par des sortes de Templiers de l'islam moitié soldats moitié moines. Puis on vint simplement faire des retraites spirituelles dans les ribats, notamment pendant le Ramadhan. Les gens de ces ribats étaient des mābtet (en

français marabouts). Ainsi, la fameuse dynastie des almoraïdes (exactement : elmourabitin) avait pris naissance dans un ribat du Soudan d'où elle s'était répandue sur l'Afrique du Nord. Au Maroc, les ribats, et particulièrement celui de Salé, étaient des points où se rassemblaient les guerriers avant de partir en corps vers les lieux de guerre. A Rabat, les souverains réunissaient leurs soldats, volontaires ou à peu près, sur l'emplacement qu'occupent et la ville indigène et la ville européenne et même au delà, puis les dirigeaient vers Ceuta qui était le port d'embarquement des troupes destinées à combattre l'infidèle en Espagne. On y faisait aussi des retraites spirituelles et on y passait le ramadhan quand on voulait faire un acte de piété. Mais on n'armait nullement pour la course à cette époque lointaine du XI^e et du XII^e siècles. Que pouvait être ce ribat perché sur la pointe des Oudayas et dominant le grouillement des tentes, des hommes et des chevaux ? On ne s'en rend pas bien compte. D'ailleurs chaque souverain y apportait des embellissements, procédait à des agrandissements. De quelle époque date-t-il ? On n'en sait rien exactement. Toujours est-il qu'il occupe une place importante dans les légendes almohades les plus anciennes.

Dans la seconde moitié du XII^e siècle, Abou Youcef Yacoub el Mansour l'almohade, par orgueil dynastique et par ferveur religieuse surtout, voulut faire plus que ses devanciers pour le ribat ; il décida de créer une ville qui devait être la preuve manifeste de sa puissance et de sa foi. Il fit éléver une mosquée grandiose dont le minaret imposant, la tour Hassan, seul, subsiste aujourd'hui. Il fit aussi terminer des travaux d'adduction d'eau considérables que ses prédécesseurs avaient commencés. Le ribat devenait, dans la pensée de son fondateur, une ville immense à côté d'une citadelle remarquablement bien située sur la pointe des Oudayas. Rabat devait être sa ville fortifiée sur la côte atlantique, une ville militaire où il aurait installé ses troupes pour les tenir isolées de lui et peut-être, cela s'est vu d'ailleurs, pour garantir les habitants du pays et de Salé contre leurs violences et leurs exactions. Le sultan, comme ses prédécesseurs, ne s'occupa aucunement du port : Rabat était pour lui une ville militaire et non une cité maritime.

Yacoub el Mansour ne tarda guère à regretter d'avoir édifié la ville de Rabat qui avait absorbé inutilement ses efforts et ses trésors sans qu'il ait pu la peupler. Deux siècles plus tard,

Léon l'Africain signalait que Rabat était en pleine décadence. En un mot, la fondation de Rabat fut un insuccès complet. Salé resta la ville commerçante et riche, Rabat ne fut qu'une citadelle de Salé sur l'autre rive de l'oued.

Au XIII^e siècle, un événement retentissant se produisit. En 1260 (nous sommes en France alors sous le règne de saint Louis), Salé fut prise par les Espagnols. Les mérinides achevaient la conquête du Maroc sur les derniers almohades, et Salé, avec son ribat, passaient de mains en main. Un des rivaux traita avec des Européens pour des fournitures d'armes. Les vaisseaux espagnols qui apportaient ces armes jetèrent l'ancre dans l'oued. Peu après, la fête de la rupture du jeûne arrivant, les Salétins se répandirent dans la campagne en parties de plaisir, laissant en ville les femmes et les enfants. Les marins espagnols en profitèrent pour s'introduire dans la ville, enlevèrent les femmes, pillèrent les souqs et les maisons et ne se retirèrent qu'après un siège de quatorze jours qu'ils soutinrent contre le sultan mérinide Abou Youçof. Ce fut un coup de main, improvisé non une attaque prémeditée. Abou Youçof fit relever les remparts que ses prédécesseurs avaient laissé tomber en ruines, et créa l'arsenal maritime de Salé. C'est sans doute lui qui fit construire la belle porte qui se trouve à l'est du Mellah. Lorsqu'on arrive à Salé par la route du pont on voit juste en face de soi une grande porte, très élevée. Elle est tout à fait remarquable par ses dimensions et par son architecture : l'extrémité inférieure de l'arc arrive presque jusqu'au sol, ce qui laisse supposer qu'une bonne partie de la porte a été remblayée ; jadis, très certainement, le seuil de la porte était à quelques mètres plus bas que maintenant ; cette porte est simple, non couverte en baïonnette comme le sont les portes des villes ordinairement. Enfin l'eau, à marée haute, peut y parvenir puisque, plus loin en montant vers la route de Kenitra, se trouve une grande saline. Si l'on veut bien considérer que la place qui termine le mellah s'appelle encore « el mrisa » c'est-à-dire « le petit port », que la porte a le nom de « bab el mrisa », « la porte du petit port », que le mellah n'a été transféré à sa place actuelle qu'à une époque relativement récente, et que l'on voit encore parfois le dessin d'un chenal qui reliait l'oued à la porte en question, on en conclut, avec de respectables auteurs marocains, qu'un port se trouvait à l'intérieur des remparts de Salé abritant les pinques, fustes,

galiottes et autres bâtiments légers que comptait la marine de cette époque.

Salé, nanti d'un arsenal, se mit à équiper des navires pour la course à la fin du xiii^e siècle. Il faut bien s'entendre sur le mot *course*. A cette époque, les princes musulmans n'avaient pas une marine de guerre distincte d'une marine de commerce. Ils n'avaient qu'une marine de guerre chargée de protéger les transports de troupes d'un côté du détroit à l'autre, de harceler la marine espagnole, d'opérer des descentes et des razzias. C'était là une forme de la guerre sainte. Tous les ports du Maroc, à ce moment, équipaient des navires : c'étaient Tétouan, Ccuta, Badis, Tanger, Arzila, Larache, Anfa (Casablanca) et Salé. Salé fournissait peu. Il est très remarquable que jamais les musulmans de l'Afrique du Nord n'eurent de marine de commerce. Au xiv^e, au xv^e et au xvi^e siècles, Salé continua à équiper pour la course quelques fustes qui sortaient surtout l'été, mais ses corsaires n'avaient rien de redoutable. Le commerce était prospère si l'on en croit Marmol. Il faut noter que dès cette époque la piraterie suivait le même développement que le commerce maritime. Le Salé-tin attirait le client et un beau jour le pillait au cours d'un voyage. En résumé, l'agglomération Rabat-Salé, du xi^e au xvi^e siècles compris, eut une existence assez terne, sans événements historiques importants. Pour les émirs, elle ne fut généralement qu'une ville quelconque, non spécialement un port. Aux yeux des Européens, elle était un peu trop éloignée pour attirer leurs navires. En tout cas, les indigènes s'abstinent à peu près radicalement de toute activité maritime ; le négoce maritime qui enrichit Salé et fit sa splendeur relative, fut le fait des chrétiens, fut provoqué par leur initiative.

Voilà toute l'histoire de Salé tracée à grands traits jusqu'au xvii^e siècle et on ne voit pas encore apparaître ces fameux corsaires qui ont tant fait parler d'eux. Ils ne datent pas de longtemps les corsaires de Salé. Ceux d'Alger les avaient précédés d'un bon siècle. Les nôtres cependant, pour être tard venus, n'en furent pas moins très redoutables et leur industrie se développa avec une rapidité qui étonne lorsqu'on ne voit pas l'ensemble des circonstances qui favorisèrent l'établissement des pirates à Salé.

Le début du xvii^e siècle est des plus importants dans l'histoire du Maroc. Jusque-là, ce pays n'avait été qu'une province d'un vaste empire qui, selon les époques, s'étendait

plus ou moins loin en Espagne, en Algérie, voire en Tunisie et au Soudan. A partir du XVII^e siècle, le Maroc est ramené à ses frontières, et il vit d'une vie particulière. Les Espagnols ont refoulé les Maures et les ont chassés de toute l'Espagne ; les Turcs étendent leur pouvoir jusqu'à Tlemcen. C'est là un fait très important car il favorise, pour ne pas dire qu'il crée le nationalisme marocain. Autre fait : le Maroc ainsi constitué doit lutter contre le Portugal et contre l'Espagne qui poursuivent la reconquista jusque sur la terre d'Islam. L'invasion du Maroc par le chrétien détermine une recrudescence de l'esprit national qui s'exprime par un mouvement maraboutique. En effet, les dynasties berbères qui, jusque-là, avaient eu le Maroc se trouvent alors compromises par les traités qu'elles ont signés avec l'étranger ; les marabouts en profitent pour exciter le peuple contre elles et s'emparer du pouvoir ; ils y réussissent en faisant appel au mysticisme naturel de l'indigène à la faveur de l'intrusion de l'Espagnol. C'est ainsi que l'esprit national se transforme, s'allie à l'esprit religieux et l'on constate que, déjà à cette époque, l'idée de patrie et celle de religion sont identiques chez l'indigène musulman. Alors apparaissent, non plus des dynasties nationales, mais des Chorfa qui tirent leur puissance du caractère sacré de leur origine : les Saadiens, puis les Alaouites. Une autre conséquence de l'intrusion espagnole, c'est que le Maroc entre en relation avec les ennemis de l'Espagne et entame des négociations diplomatiques avec certains pays de l'Europe. En un mot, le début du XVII^e siècle est une période de bouleversement à tous les points de vue : politique, religieux, diplomatique.

Pour Rabat et Salé, cette période, du moins pour ce qui nous concerne, fut encore plus importante que pour le reste du Maroc. D'une part, chassés d'Espagne, les Maures s'installèrent à Rabat, et se vengèrent en faisant la course ; d'autre part, la piraterie traquée dans tous les ports du Maroc du nord par les Espagnols qui s'emparaient des villes de la côte, ne put se réfugier qu'à Salé. Voilà deux faits qu'il faut étudier de près et qui comportent des développements car ils expliquent la naissance de la piraterie à Salé.

Le 18 janvier 1610, le roi d'Espagne Philippe III signa un édit d'expulsion qui visait tous les musulmans restés encore en Espagne, même ceux qui s'étaient fait catholiques, mêmes les catholiques islamisés par force et qui étaient revenus à

leur première religion, en un mot tous ceux qui avaient été musulmans à une époque quelconque de leur existence. Les Moriscos, c'est ainsi qu'on les appelait, ruinés et expulsés, emportèrent à l'étranger leur haine pour les chrétiens et surtout pour les Espagnols. Ils s'installèrent notamment à Tétouan, Fès et Rabat. Ceux de Tétouan et Fès furent vite absorbés par la population musulmane, mais ceux de Salé, nombreux et rassemblés dans le rabat de Yacoub el Mansour qu'ils repeuplèrent, formèrent un groupe homogène important qui conserva longtemps toute son originalité. Déjà, depuis 1502, date du premier décret d'expulsion des Maures, ceux-ci, malgré la défense qui leur en avait été faite, s'étaient dirigés sur le Maroc et notamment à Salé et à Rabat. Ils restèrent en relation avec leurs amis et parents d'Espagne, ce qui explique qu'en 1610, un contingent de quatre mille âmes se soit installé à Rabat. C'est bien Rabat qu'il faut dire, car Salé était une ville relativement florissante et par conséquent pleine d'habitants : Rabat dépeuplée, ou plutôt qui n'avait jamais été peuplée, était toute prête à recevoir ces émigrés. Ainsi on pourrait dire que le véritable fondateur de Rabat fut Philippe III plutôt que Yacoub el Mansour. Les émigrés se componaient de deux catégories d'individus. Les uns, venus surtout de Hornachos, les Hornacheros, avaient quitté l'Espagne avant l'édit de 1610 et ils avaient emporté avec eux leur or et leurs richesses. Les autres, les Moriscos, étaient arrivés dénués de toute ressource. Les premiers s'installèrent dans la Casbah, dominant et commandant les autres qui s'étaient logés dans la ville. Des rivalités ne tardèrent pas à éclater entre les gens de la Casbah, ceux de la ville et ceux de Salé. C'est très humain. Il est inutile d'entrer dans le détail de ces longues luttes sans intérêt. Il faut surtout noter qu'une population étrangère s'installa à Rabat au début du XVII^e siècle. Car c'était bien une colonie étrangère, quoique musulmane, cette foule de Moriscos et de Hornacheros qui s'appelaient Blanco, Rodriguez, Carasco, etc... ; leur langue est l'espagnol au moins autant que l'arabe ; leur religion, après des abjurations répétées est incertaine ; leurs cadis jugent selon la procédure andalouse ; enfin, politiquement, ils s'affranchissent de toute autorité et se mettent en république. Ils refusent de payer au sultan tout impôt, tout tribut ; ils lui ferment même les portes de la ville. Ils constituent un divan qui siège à la Casbah et administre la ville.

Nous sommes là en présence d'une république plutoeratique analogue à celle de Venise. Ce faisant d'ailleurs, ils n'ont fait qu'obéir à une grande loi historique qui veut que les villes maritimes riches ou puissantes se mettent en état d'indépendance : qu'on se rapporte à l'histoire de Venise, à celle des villes hanséatiques et même, chez nous, à celle de nos grandes cités maritimes dont les velléités d'indépendance ne furent domptées que par la royauté absolue et forte.

Ce sont les gens de Rabat qui organisèrent au XVII^e siècle la piraterie. On se demande pourquoi on appela ces pirates : *Les corsaires de Salé*. Pourquoi *corsaires* ? Pirates ou corsaires c'est tout un à cette époque surtout chez les Salétins. La distinction entre pirate et corsaire est difficile à marquer. En 1792, un député de la Législative pouvait dire : « On devient bientôt brigand quand on est voleur patenté. » En tout cas, les musulmans n'acceptèrent jamais cette distinction, le chrétien étant toujours un ennemi de par sa religion. Pourquoi « salétins » ? Parce que Rabat s'appelait Salé-le-Neuf depuis l'arrivée des Moriscos ; on avait *Sla Ibalí*, Salé-le-Vieux et *Sla jdid*, Salé-le-Neuf ; comme on a *Fès bali* et *Fès djedid*. Les corsaires de Salé étaient donc de Salé-le-Neuf. Si on veut à tout prix trouver les descendants des corsaires parmi la population indigène, c'est à Rabat, non à Salé, qu'il faudra les chercher. On ne trouvera d'ailleurs sans doute rien ; la suite dira pourquoi.

Les gens de Rabat organisèrent la course. On se demande comment cette idée leur vint alors que, pendant leur séjour en Espagne, ils n'avaient certainement pas exercé le métier de corsaire, ni même celui d'honnête marin du commerce. Il faut donc voir quelles sont les circonstances qui firent éclore la course à Rabat. Une première raison, sentimentale, par conséquent très forte, car ce sont les sentiments toujours et jamais la raison qui motivent les actions des peuples. Les Moriscos, chassés d'Espagne, nourrissaient pour les chrétiens de la Péninsule, en particulier, et pour les autres, en général, une haine violente. Ils devaient saisir toute occasion de leur faire du mal. Comme ils ne pouvaient lutter à armes égales et sur terre avec les Espagnols, ils s'adonnèrent à la course qui leur permettait de faire du mal aux Espagnols et de s'enrichir de butin, du même coup. Mais on n'organise pas la course dans un port par une simple décision. Il est plus exact de dire que les Moriscos intensifièrent la course, la dévelop-

pèrent, la firent entrer dans une période de recrudescence. Car la course était déjà organisée à Salé bien que Salé ne fut pas encore spécialement un port de pirates. Le père Dan, qui nous a laissé sur le Moghreb de son époque des indications précieuses, dit : « Bien que longtemps auparavant, cette ville eût quelques petits vaisseaux de course lorsqu'elle était entièrement sous l'empire du roi du Maroc, c'était néanmoins si peu de chose qu'à peine s'en parlait-il. » Cette citation caractérise bien la situation : Salé n'était pas un port de pirates mais la course y était déjà organisée. Première conclusion : les Moriscos eurent le désir de nuire à l'Espagne et ils trouvèrent à Rabat le moyen d'assouvir leur désir de vengeance. D'autres circonstances favorisèrent l'extension de la course.

« Depuis longtemps, dit M. Cour, dans son *Histoire de l'établissement des dynasties des Chérifs au Maroc*, la course était pratiquée sur les côtes de l'Afrique du Nord ; c'était une des formes de la guerre sainte ; du côté du Maroc, les corsaires de Tétouan rivalisèrent d'audace avec ceux de Bougie et de Tunis. L'organisation de la course n'était pas possible dans les ports musulmans de l'Espagne à cause des traités qui liaient les émirs de Grenade avec les rois de Castille. Mais Tétouan offrait aux corsaires les avantages de la position et les garanties nécessaires du côté des pouvoirs publics. En 1399, Tétouan fut prise par les chrétiens et saccagée. Après Tétouan, ce fut Ceuta qui tomba aux mains des Portugais en 1415. En 1434, Tanger fut attaquée à son tour par les Portugais, inutilement, il est vrai, mais cette attaque fut une menace très sérieuse contre la course. En 1458, les Portugais s'emparèrent de El Ksar esseghir. Enfin, le 16 août 1614, les Espagnols s'emparèrent de Mehediya, qu'on appelait alors Mamoura, et qui était un nid de pirates. Ainsi, peu à peu, la haine contre les chrétiens augmentait à chaque incursion de ceux-ci, tandis que la course devenait impossible dans les ports méditerranéens du Maroc : refoulée au nord, elle s'organisa à Salé (le Neuf, c'est-à-dire : Rabat) et, après 1610, l'arrivée d'un fort contingent andalou la porta à son maximum d'intensité. »

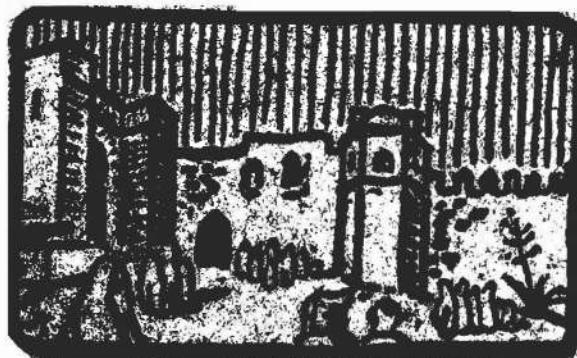
(A suivre).

L. BRUNOT.

BULLETIN DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC DU MAROC

5^e ANNÉE

MARS 1923



N° 47



EDIMROSE, BONTEUR, 11, RUE VICTOR-COUSIN, PARIS

MARS 1923

N° 47

10^e ANNÉE

GOUVERNEMENT CHÉRIFIEN

Protectorat de la République Française au Maroc

BULLETIN

DE

L'ENSEIGNEMENT PUBLIC

SOMMAIRE

Partie Générale : *Quelques tendances de la France d'aujourd'hui d'après ses jeunes romanciers* (G. HARDY). — *Les voyages autour du monde du XVI^e au XVII^e siècle* (Docteur VALETON). — *Le Khalifat de Damas.* — *Quelques poètes arabes de l'époque omeyyade* (TEDJINI). — *Aperçu historique sur la piraterie salétine* (suite et fin) (L. BRUNOT). — *Revue des revues.*

Chronique de l'Enseignement : *Oeuvres de guerre.* — *Fêtes scolaires.* — *Actes administratifs.*

Personnel : *Nominations.* — *Mutations.* — *Promotions.* — *Titularisations.*





APERÇU HISTORIQUE ----- SUR LA PIRATERIE SALETINE:

(Suite et fin)

Tout concordait donc pour faire de Rabat un port de corsaires. D'ailleurs, la piraterie existait sur les côtes du Maroc à cette époque et elle était le fait des étrangers, surtout des chrétiens. Il faut ici ouvrir une parenthèse et parler un peu de la piraterie en général ; il existe sur ce sujet beaucoup d'idées inexactes. « Les meilleurs auteurs, dit Mas Latrie, son tous d'accord pour reconnaître que la piraterie se développait aussi bien chez les chrétiens que chez les musulmans. Elle était absolument et réciproquement prospère par les chrétiens et les arabes. Elle a été le fléau permanent et irrémédiable du Moyen-Age. Il faut ici rejeter ce préjugé historique qui mettait au compte seul des arabes les déprédatations des corsaires de la Méditerranée. Le mal était universel. On doit même remarquer que les stipulations des traités, jusqu'au XIV^e siècle, concernent bien plus les corsaires chrétiens que les corsaires musulmans. » Dans les siècles suivants, on peut remarquer autre chose : la course fut exercée par les renégats presque exclusivement. « On est autorisé à avancer, dit M. de Castries dans son article sur *Les corsaires de Salé*, que les pirates de Tripoli, de Tunis, d'Alger et de Salé, pour ne citer que les principales villes, ne se recrutaient généralement pas parmi les indigènes du Maghreb et pas davantage parmi les Turcs, car ceux auxquels on donne ce nom étaient

aEverything was in agreement to make Rabat a port for privateers. Moreover, piracy existed on the coasts of Morocco at that time and it was the doing of foreigners, especially Christians. Here we have to open a parenthesis and talk a little about piracy in general; there are many inaccurate ideas on this subject. The best authors, says Mas Latrie, all agree to recognize that piracy was developing as well among Christians as among Muslims. It was absolutely and

reciprocally proscribed by Christians and Arabs. It was the permanent scourge and irremediable of the Middle Ages. We must reject here this historical prejudice which put the Arabs only the depredations of the corsairs of the Mediterranean. The evil was universal. It should even be noted that the stipulations of the treaties, until the 14th century, concerned the Christian corsairs much more than the Muslim corsairs. In the following centuries, one can notice something else: the race was exercised by the renegades almost exclusively. We are authorized to argue, says M. de Castries in his article on *Les corsairs de Salé*, that the pirates of Tripoli, Tunis, Algiers and Salé, to name only

pour la plupart des renégats ou des descendants de renégats. Le nombre des chrétiens ayant renié leur foi et fixés soit en Turquie soit dans les Etats barbaresques, impossible à évaluer, même approximativement, dépasse toutes les suppositions. Renégats étaient les frères Barberousse, fondateurs de l'Odjak d'Alger qui avaient vu le jour à Metclin ; renégat le fameux corsaire Mohammed Kuprili, issu de la famille Mastai Ferretti, qui devait plus tard donner à l'Eglise le pape Pie IX ; renégat, né dans l'Anatolie, le terrible Dragouth qui brava si souvent les flottes de Doria et fonda la régence de Tripoli ; renégat cet autre pirate que les chroniques du XVI^e siècle appellent Louchali, c'est-à-dire El Eulj Ali, le renégat Ali. Il était né dans la Calabre et, au dire de Brantôme, « il avait pris le turban pour cacher sa teigne ». Les rais étaient tous ou à peu près des renégats ce qui excitait fort la colère des missionnaires qui nous révèlent ces faits ».

• Au Maroc, les pirates de toute nationalité — car on était pirate avant d'être Français, Anglais ou Espagnol — avaient pris l'habitude de s'abriter derrière l'îlot de Mogador (qui n'existe pas encore comme ville), à Safi, à Anfa, voire à Salé ; de là, ils s'élançaient à la poursuite des galions qui revenaient soit d'Amérique soit de l'Inde et qui, nécessairement, côtoyaient le Maroc. Les sultans du Maroc fermaient les yeux sur la piraterie car ils y trouvaient leur bénéfice ; en effet, les équipages des navires capturés étaient donnés ou vendus comme esclaves aux sultans.

Ainsi, tout concordait pour faire de Rabat une ville corsaire. Les Hornacheros, gens riches, se firent armateurs de course. Avec leur or, ils achetèrent, en Hollande notamment, des vaisseaux, des agrès, des munitions. Ils embauchèrent des gens de sac et de corde qui avaient fini de bien faire ailleurs et qui s'étaient fait musulmans pour éviter la potence chez eux. Quelques moriscos et des esclaves achevèrent de compléter les équipages et c'est ainsi que l'on partit à la chasse à l'Espagnol.

Au moment où la course devient une industrie à Rabat-Salé, on doit constater qu'elle est exercée par des étrangers venus d'Espagne, musulmans il est vrai, mais d'origine européenne et vivant bien à part, et par des renégats, de vrais brigands. L'indigène marocain, le Gouvernement marocain même restent complètement en dehors de ce mouvement, tout en l'approuvant il est vrai.

the main towns, were not generally recruited from among the natives of the Maghreb and no more among the Turks, because those to whom this name is given were for the most part renegades or descendants of renegades. The number of Christians having renounced their faith and lived either in Turkey or in the Barbary States, is impossible to

evaluate or even approximately, but it exceeds all the assumptions. The Barbarossa brothers were renegades and the founders of the Odjak of Algiers who had been born in Metelin; the famous renegade corsair Mohammed Kuprili was from the Mastaï Ferretti family, who later gave Pope Pius IX to the Church; the terrible Dragouth was a renegade born in Anatolia who frequently battled Doria's fleets and founded the regency of Tripoli; another pirate the 16th century chroniclers call Louchali, was El Eulj Ali – this renegade named Ali was born in Calabria and, according to Brantome, he had taken to wear a turban to hide his ringworm. The captains were all, more or less, renegades which greatly angered the missionaries who told their stories to Europe.

— 246 —

Il faut insister beaucoup sur les causes de la course à Rabat, parce que c'est là que réside surtout l'intérêt du sujet. Comme on va le voir, l'histoire de la piraterie accuse les mêmes traits que l'histoire de n'importe quoi au Maroc. On la voit surgir tout à coup, faire trembler les marins de toute la chrétienté, puis elle décline rapidement et s'éteint. C'est l'histoire de toutes les dynasties, de toutes les institutions, même de tous les monuments du Maroc. On crée vite et on n'entretient pas.

On a vu tout à l'heure qu'à peine arrivés à Rabat, les Moriscos s'organisèrent en république. Ils avaient profité de l'état d'anarchie dans lequel se débattait le Maroc : les Mérinides ne régnaient plus, les Saadiens n'étaient pas encore les maîtres et les marabouts aspiraient à la puissance politique.

Cette république apparaissait comme un corps étranger dans l'organisme marocain. Des réactions ne devaient pas tarder à se produire : l'organisme marocain ne pouvant expulser le corps étranger travailla à le digérer. Et ce ne fut pas long. La république de Salé-le-Neuf était divisée, cause de faiblesse, et elle avait à lutter contre les marabouts et contre les princes. Les marabouts accusaient les Moriscos d'être de mauvais musulmans et d'entretenir des relations avec les chrétiens : les deux reproches étaient quelque peu mérités. Les célèbres marabouts de Dila, avec lesquels les Salétins avaient fait alliance pour combattre le marabout Elayachi, réussirent à tuer Elayachi dans un combat, puis ils mirent la main sur Rabat-Salé. En 1641, Rabat-Salé avait perdu toute indépendance. Cette fameuse république que nous sommes si heureux de découvrir périodiquement et qui nous donne à chaque découverte la matière d'un article toujours inédit, cette fameuse république autour de laquelle on a fait tant de bruit, dura à peine trente ans. Quand les marabouts de Dila furent vaincus et dispersés par les chérifs qui venaient au pouvoir, ceux-ci héritèrent de Rabat-Salé et y maintinrent une forte garnison. Pendant les périodes troublées, Rabat essaya quelquefois de s'affranchir : ses richesses lui donnaient de l'orgueil et des velléités d'indépendance ; mais Rabat finit toujours par être subjuguée et à l'événement du célèbre Sidi Mahomed, en 1757, commence une période de soumission absolue pour Rabat-Salé.

La période qui s'étend de 1610 à 1757, soit 150 ans environ, fut la plus importante, pour ne pas dire la seule importante,

dans l'histoire de la course salétine. Il faut s'y arrêter et voir comment fonctionnait la course.

D'abord les hommes. Les armateurs, a-t-on dit, étaient les riches Hornacheros qui régnaien dans la Casbah appelée aujourd'hui Casbah des Oudayas. Ils se gardaient bien de monter sur leurs vaisseaux. Les équipages étaient panachés. Le rāis était généralement un renégat, car seuls les renégats savaient conduire un navire. Les musulmans de l'Afrique du Nord n'ont jamais été des marins et l'ont reconnu eux-mêmes de la meilleure grâce du monde. Moulay Ismaël écrivant à Louis XIV, rapporte M. de Castries, reconnaissait que Dieu avait donné aux musulmans l'empire des terres, laissant aux païens celui de la mer. Et Ben Aïssa, son ambassadeur auprès de Louis XIV, qui eut tant de succès à Versailles, écrivit à son retour au Maroc à son ami Ponchartrain : « Par Dieu, si les arabes étaient gens à faire la guerre par mer et à monter les vaisseaux et les galères, nous ne laisserions pas passer un seul corsaire anglais dans le détroit de Gibraltar, mais les arabes ne connaissent que le dos de leurs chevaux. » Les indigènes peuvent bien monter une barque et s'éloigner à quelques milles, mais ils ne savent pas se diriger en haute mer. Dès qu'il n'y eut plus de renégats, la course s'éteignit et disparut. Donc le rāis était renégat ; renégats aussi les meilleurs matelots. On embarquait une chiourme d'esclaves pour manœuvrer à la rame par temps calme ou pour aider les évolutions du navire. Enfin, on complétait l'équipage avec une troupe de soldats armés jusqu'aux dents. Ces soldats étaient des musulmans, des Moriseos. Tout ce monde s'empilait dans les petits navires, emportant juste le nécessaire en vivres et objets de confort.

Passons aux navires. L'existence de la barre laisse prévoir que les navires de course étaient légers, petits, ayant un faible tirant d'eau. C'étaient des fustes, des pinques, de chobecs, c'est-à-dire des vaisseaux bas sur l'eau, muni de deux mâts, ayant une voilure disproportionnée avec la coque. Ils marchaient à la rame et à la voile ; ils pouvaient s'échouer facilement. Tous ces détails sont à noter car ils expliquent la tactique. Les Salétins eurent bien des frégates, mais ils ne surent guère s'en servir ; ils étaient obligés de les charger et de les décharger en rade, afin qu'allégées, même de leurs canons, elles pussent passer la barre. Ces navires n'étaient pas tous construits à Rabat-Salé. Les corsaires en achetaient

une bonne partie à l'Europe, surtout à la Hollande. D'ailleurs, leur arsenal ne pouvait guère donner que la coque du navire ; pour les mâts et agrès, les ancrés, les canons et les munitions, les corsaires étaient tributaires de l'Europe. Il est étonnant, qu'aussi mal outillés, ils aient pu quand même se ravitailler surtout en armes et munitions. Ils surent utiliser les rivalités des puissances européennes, signer des traités avec les unes, faire la guerre aux autres et, à chaque traité d'amitié ou de paix, stipuler le fourniture de canons, de poudre, de boulets et d'agrès.

Voyons maintenant la tactique. Le navire corsaire prenait la mer et se mettait en quête d'une proie. Il suivait généralement les côtes du Maroc, de l'Espagne et du Portugal et même celles de la France. Les pirates allèrent plusieurs fois guetter le retour des pêcheurs de Terre-Neuve à l'entrée de la Manche et il leur arriva d'aller jusque sur le banc y semer la panique.

Dès que le corsaire voyait poindre un navire à l'horizon, il tâchait de savoir à qui il avait à faire. Les renégats de tous pays qui étaient à bord trouvaient toujours quelqu'un d'entre eux qui put les renseigner. Si l'on avait affaire à un vaisseau de guerre d'une nation ennemie, on s'esquivait. La fuite étant impossible, on arborait le pavillon d'Alger si le vaisseau appartenait à une nation en relation d'amitié avec Alger. Les barbaresques d'Alger usaient des mêmes procédés. On cherchait refuge sur une côte amie ou en se mettant au milieu d'une escadre amie : ainsi des corsaires brûlèrent la politesse à des frégates françaises en se mêlant à une escadre anglaise qui croisait dans les eaux du Portugal. La fuite était assez facile parce que les vaisseaux de guerre étaient lourds et manœuvraient difficilement. Les navires corsaires, eux, marchaient à la voile et à la rame, manœuvraient presque sur place et évitaient le canon ennemi par leurs évolutions rapides. Tous les chefs d'escadres européennes chargés de châtier les corsaires déclarent dans leurs rapports qu'il leur manque des navires légers et des rames.

Voilà pour la fuite. Voyons l'attaque. Le corsaire ne cherchait nullement le combat, l'effusion de sang ; il préférait la surprise. Aussi agissait-il toujours par ruse. Il arborait le pavillon de sa victime, s'approchait, lui parlait dans sa langue — c'était toujours possible — demandait à examiner les papiers, et montait à l'abordage avant qu'on ait su à qui on

avait affaire. Il n'y avait pas de vaisseaux amis ou ennemis ; malgré les traités, toute prise était bonne. Si le hasard voulait qu'on fût tombé sur un navire ami, on allait le vendre à Alger ; on n'avait qu'à changer de pavillon. En somme, c'était la razzia sur mer, mais une razzia peu glorieuse, s'exerçant de préférence sur la proie pacifique et désarmée. Seuls étaient respectés les vaisseaux portant à leur bord des missionnaires chrétiens ; il ne faudrait pas croire un instant que la robe de bure éveillât dans le cœur de ces forbans un souvenir attendri de leur première religion ou simplement du respect pour le dévouement des moines ; en gens pratiques, les corsaires savaient que ces braves missionnaires arrivaient pour traiter la rançon des captifs, c'est-à-dire pour faire marcher le commerce des Salétins, car les revenus les plus clairs de la course consistaient dans la rançon des équipages capturés.

Nous en arrivons ainsi à examiner les revenus de la course. Est-ce que la course payait ? Il faut dire oui *a priori*, car dans le cas contraire, on n'aurait trouvé personne pour la faire et personne pour l'entretenir. Sans doute, la haine de l'Espagne, décida-t-elle au début les corsaires, mais par la suite, ils virent dans leur métier la partie lucrative de la piraterie et ils s'y adonnaient d'autant plus qu'ils en tirèrent plus de bénéfices. La guerre sainte elle-même est soutenue par l'appât du butin qu'on fait briller aux yeux du musulman. Il y a là une mentalité spéciale qu'il ne faut pas critiquer, mais qui est à noter. Donc, si la course dura, c'est qu'elle rapporta. Tous les consuls, tous les missionnaires, tous les gens qui, à un titre quelconque, eurent affaire avec les Salétins signalèrent que, dans la première moitié du xv^e siècle, la course fut très prospère et par conséquent très lucrative à Rabat-Salé. Le commerce des esclaves était particulièrement rémunérateur, car les rançons étaient fortes et l'on peut presque avancer que sans le bénéfice réalisé sur la rançon ou l'échange des captifs, il n'y aurait pas eu de pirates sur les côtes du Maghreb.

Ceci bien établi, on se demande pourquoi toutes les nations européennes, qui avaient plus ou moins à se plaindre des corsaires salétins, les aient laissé faire. Et ceci nous amène à examiner les réactions de l'Europe contre le brigandage. L'Europe n'eut aucune dignité dans ses rapports avec les corsaires parce qu'elle n'était pas unie. Elle ne l'était guère plus en 1905 d'ailleurs. Chaque nation se félicitait grande-

ment des dégâts causés à la marine des autres nations. Chaque pays recherchait l'alliance des Salétins pour avoir le monopole du commerce avec Rabat, signait des traités de paix et d'amitié fort humiliants, payait des tributs et fournissait des engins de navigations. « L'esprit particulariste et étroitement mercantile apporté par les Européens dans leurs négociations avec le Maroc, dit M. de Castries, ne leur réussissait guère, et les promesses d'immunité pour leurs navires inscrites dans les traités restaient purement illusoires ; il ne pouvait en être autrement ; si de telles clauses eussent été observées, si une puissance eût obtenu pour sa marine marchande une immunité complète, elle aurait *ipso facto* accaparé tout le trafic européen et la course eût disparu faute de navires à capturer. Les corsaires n'étaient pas gens à se détruire eux-mêmes. Alors, quand les Salétins avaient violé les traités à maintes reprises, une escadre arrivait qui bombardait Rabat et Salé. L'état de la mer ou simplement l'épuisement des munitions arrêtait vite le bombardement et on signait un nouveau traité destiné à être violé à la première occasion. »

Or, et ceci est remarquable, le commerce, malgré le brigandage, était prospère à Salé et à Rabat. C'était à qui viendrait offrir ses marchandises aux Marocains. « Salé, dit toujours M. de Castries, avec son mauvais port était la meilleure échelle de l'Occident : l'Europe y écoulait ses produits à destination du Maroc et leur affluence était telle qu'ils se vendaient au-dessous de leur valeur... Il serait très nécessaire, écrit un de nos consuls à Maurepas, en 1699, que Votre Grandeur donnât des ordres pour diminuer le commerce de Salé de moitié en empêchant les bâtiments français d'y aller aussi fréquemment qu'ils font ; comptez, Monseigneur, que d'une très bonne échelle, ils en vont faire une très méchante de manière qu'aujourd'hui les marchandises d'Europe sont à meilleur marché en Barbarie qu'en Europe même, par la quantité qu'on y a portée. » C'est ce désir immoderé de faire du commerce avec Salé qui fournissait de nombreuses victimes à la course : les Marocains n'avaient pas un vaisseau de commerce; ils attendaient qu'on leur apportât, qu'on leur offrit à domicile les marchandises d'Europe.

Les commerçants européens ne manquaient pas à Rabat-Salé. Ils s'enrichissaient de plusieurs manières : d'abord en s'occupant de la vente des marchandises venues à Rabat sans aventure, puis, en achetant à vil prix les marchandises

volées par les corsaires et qui n'avaient pas d'acquéreurs sur place afin de les revendre avec gros bénéfice aux marchands d'Europe ; enfin, ils touchaient des commissions pour le rachat des captifs. Il leur arrivait même de pratiquer l'escroquerie sur le rachat des captifs en se faisant verser des sommes considérables pour des missions qu'ils n'accomplissaient pas.

Tout cela n'est pas très reluisant pour nous et nous méritons certes que les corsaires châtiassent notre veulerie, notre lâcheté et en abusassent au delà de toute limite. En résumé, les corsaires maintenaient le commerce pour attirer les victimes de la course. La course ne pouvant vivre que du commerce, rien n'est plus logique que la coexistence à Salé d'une piraterie formidable et d'un commerce florissant.

Chacun peut évoquer en imagination les petits navires corsaires — pas trop nombreux — stationnant dans le Bou-Regreg, leurs attaques sournoises en pleine mer contre des navires que la marine de guerre dédaignait de convoyer et de protéger, les abordages bruyants qui devaient ressembler à l'assaut des porteurs contre les bagages des voyageurs débarquant à Casablanca, les retours attirant sur les rives toute la population, les ventes, les marchandages, les adjudications d'esclaves, et aussi la vue des captifs traînant leurs chaînes sous l'œil égoïste des négociants chrétiens insensibles.

Revenons à l'histoire de Rabat et de sa marine à la date de 1757 qui marque l'avènement de Sidi Mohammed. A partir de ce moment, les Salétins sont complètement subjugués. Depuis cent cinquante ans, ils n'ont plus de rapports avec l'Espagne, ils ont oublié la langue espagnole et appris l'arabe, ils ont épousé des femmes du pays ; ils se sont mêlés avec le reste de la population ; ils suivent les mêmes lois, ils obéissent au même prince ; la colonie étrangère n'est plus du tout ce qu'elle était au début, elle s'est naturalisée. Les renégats sont de moins en moins nombreux et ils ont changé d'origine morale si on peut dire. Jadis c'étaient des gens de sac et de corde venus à Salé pour échapper à la justice de leur pays, puis ce furent des marins de commerce capturés désespérant d'être rachetés. Au fur et à mesure que les ordres religieux s'organisent pour le rachat des esclaves, les adjurations deviennent moins nombreuses. D'ailleurs, les marines européennes se défendent de plus en plus et les captures deviennent rares. Tout concourt pour faire perdre à la population de Rabat son caractère étranger.

Or, il faut constater que plus Rabat s'assimile, plus la course diminue, ce qui confirme que la course n'est pas indigène. Voici maintenant la décadence de la course.

Sidi Mohammed voulut faire de la course une chose nationale ou plutôt impériale. Il visita tous les ports du Maroc, fit construire et armer des vaisseaux et voulut les lancer contre les vaisseaux de commerce chrétiens. Il embriaga les matelots, fit organiser une sorte d'inscription maritime et imposa aux bourgeois les frais d'entretien des vaisseaux, leur promettant une part des bénéfices. Ce fut une mauvaise opération. Les bourgeois se rendirent compte que le jeu n'en valait pas la chandelle, et les matelots préférèrent ne pas s'embarquer. Alors les corsaires devinrent d'une prudence d'honnêtes gens ; ils sortirent tard, revinrent tôt et évitèrent tout ce qui pouvait compromettre leur richesse et leur repos. Ainsi, Sidi Mohammed eut une belle marine, mais à l'ancre.

Par contre, la marine des chrétiens devenait plus importante. Aux vaisseaux bas sur l'eau avaient succédé les vaisseaux de haut bord et les vaisseaux ronds ; les navires de commerce pouvaient lutter avec les corsaires qui eux, en raison de la nature de leur port avaient dû conserver des vaisseaux de petit modèle. Les bombardements de Salé se faisaient plus fréquents. Enfin les routes du commerce avaient quelque peu changé.

A ces causes générales de la décadence de la piraterie, s'ajouta pour Salé une cause particulière qui acheva de ruiner sa marine : la création de Mogador en 1765. Voici ce que dit le célèbre historien Naciri, auteur du *Kitab el Istiqqa* : « Le motif de la fondation de Souïra (c'est le nom arabe de Mogador), fut le suivant : le sultan Sidi Mohammed ben Abdallah était passionné pour la guerre sainte ; dans cette pensée, il avait fait construire des vaisseaux corsaires qui, le plus souvent, étaient ancrés à Rabat et à Larache. Pendant deux mois de l'année, au moment de la saison des pluies, ces navires ne pouvaient prendre la mer parce que ces ports ne faisaient qu'un avec la rivière. Dans les autres saisons, il y avait trop peu d'eau et le sable obstruait l'embouchure des rivières de telle sorte que les bateaux ne pouvaient les franchir. Le sultan, après avoir réfléchi au moyen susceptible d'assurer le voyage des corsaires à n'importe quel moment de l'année, s'appliqua à construire Souïra dont le port ne

présentait pas de pareils inconvénients. » Ce fut un rude coup pour Salé.

D'ailleurs, Sidi Mohammed malgré ses efforts ne réussit pas à galvaniser la marine marocaine ; il envoya des traîns en Angleterre, en Suède, pour acheter des agrès, il se mit en relations avec la Turquie, essaya de ressusciter l'arsenal de Salé, mais il manqua surtout d'argent. Il dut se résoudre à organiser la défensive et à former des artilleurs qu'il répandit dans les ports pour défendre les côtes. Sidi Mohammed ne réussit qu'à supprimer le commerce maritime et à attirer sur les ports des représailles de plus en plus fréquentes.

La course n'existant déjà plus en 1818 quand Moulay Sliman, renonçant définitivement à la guerre sainte sur mer, interdit à ses navires de courir sus aux vaisseaux chrétiens et vendit ses navires à Alger et à Tripoli.

Quelque dix ans plus tard, Moulay Abderrahman autorisa les capitaines de bateaux de Rabat et Salé à croiser avec des navires corsaires sur les côtes du Maghreb et les rivages voisins. Mais la prise d'un navire autrichien et la répression qui s'en suivit, la puissance grandissante des nations européennes, les lois maritimes qu'elles imposent, la prise d'Alger surtout, déterminèrent le sultan à renoncer à la course.

Ce fut la dernière et anodine convulsion de la course à Rabat et au Maroc.

On reste étonné de la place que les corsaires de Salé ont occupé dans l'histoire. C'est à peine si leur action dura d'une manière sensible pendant un siècle et demi. Eclose un siècle après celle d'Alger, la piraterie de Salé s'éteignit d'elle-même cent ans plus tôt. Mais ce qui est le plus remarquable, c'est qu'elle fut uniquement le fait d'étrangers, qu'elle disparut avec eux, qu'elle n'eut rien d'indigène. Cette constatation doit nous réjouir en raison de l'amitié que nous portons au peuple marocain.

L. BRUNOT.

